Cena 10 zł

31 maja – 7 czerwca 1947

ROK II
Nr 22–(50)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

50 NUMERÓW „SiM"-u



W końcu ubiegłego roku szkolnego, dn. 15 czerwca opuścił maszynę drukarską pierwszy ośmiostronicowy numer „Skrzydeł i Motoru". I podczas, gdy ten młodziutki, samotny jak palec „SiM" ruszał w świat na podbój młodych serc, na walkę o najlepsze, najgorętsze dusze dla lotnictwa Polski Ludowej, my w Redakcji przeżywaliśmy dni niepokoju, zwątpienia i nadziei. Zadawaliśmy sobie dziesiątki razy pytania: „Czy SiM jest pismem potrzebnym?", „Czy potrafimy z jego stronic przemówić do młodych miłośników lotnictwa?", „Czy znajdziemy odpowiednich współpracowników i autorów?"...

Okazało się, że nasz niepokój był bezpodstawny. SiM jest potrzebny. Jest rozumiany i trafia do serc Czytelników. Współpracowników znaleźliśmy nie kilku, a stukilkudziesięciu.

Jeden po drugim, w tygodniowych odstępach czasu ukazywały się wciąż nowe i nowe numery. Ten numer jest kolejnym numerem 50-tym.

Zazwyczaj w numerach jubileuszowych, w artykule wstępnym redakcja podaje wyszczególnienie swych osiągnięć w pracy, cyfry, zestawienia i wykresy. My postanowiliśmy postąpić inaczej. Nasze osiągnięcia znacie przecież sami. Wiemy, że potraficie zestawić numer pierwszy z pięćdziesiątym. My w jubileuszowym numerze chcemy podkreślić nasze braki.

Dlaczego?

Bo „Skrzydła i Motor" od numeru pięćdziesiątego to pismo nie „dla młodzieży lotniczej", a właśnie *młodzieży lotniczej.*

Bo braki te musicie nam pomóc usunąć.

Mało jest dokładnych informacji z terenu kraju — piszcie do nas krótkie listy — komunikaty, o każdym wydarzeniu lotniczym na terenie Waszego miasta, czy wsi.

Nowelki i opowiadania powinny być ładniejsze — piszcie sami, podawajcie tematy.

Jest jakiś artykuł nieciekawy, czy nieudany — napiszcie, a napewno drugiego takiego nie wydrukujemy.

Spodobał Wam się szczególnie jakiś artykuł — napiszcie o tym, a postaramy się wydrukować drugi i trzeci jemu podobny.

„SiM" będzie taki, jakim go wspólnie z Wami zrobimy.

Ale skoro już mówimy o brakach „SiM"-u, trzeba wspomnieć o opóźnieniu tygodnika. Przyczyną są nasze trudności drukarsko-techniczne. Obiecujemy stać się znowu pismem punktualnym.

Przypuszczam, że to wykazanie braków naszego „SiM-u" wyjdzie mu na zdrowie i na pewno wszyscy pomożemy, by stał się jak najlepszym.

Z listów Waszych, z Waszych odpowiedzi na ankietę dowiadujemy się, że jest Wam bliski, że „SiM" stał się Waszym kolegą i przyjacielem. My tutaj w gronie redakcyjnym także mówimy o Nim jak o koledze, jak o żywej istocie.

Pozwolicie zatem, że w swoim i Waszym imieniu będę życzył naszemu 50-cionumerowemu staruszkowi: 50-ciu stronic objętości, 500 współpracowników i 50.000 czytelników i prenumeratorów.

CO TO LECI?

Co to tam leci
Nad nami w górze?
O, leci niżej,
Znów się skrył w chmurze...

Ach! To samolot!
Widzimy blisko.
Prawie ląduje,
Tak jest już nisko.

Ląduje w trawie,
Jak na kilimie.
Gdzie to opiszą?
Na pewno w SiM-ie!

FERROWNA

(córka dr Ferra)

List z „Kormorana"

Poniżej zamieszczamy treść listu nadesłanego do naszej Redakcji przez marynarza z O.P.R. „Kormoran".

Gdańsk 7.IV.1947 r.

Niniejszym zawiadamiam, że cały komplet 37 egzemplarzy czasopisma „Skrzydła i Motor" i dwa zeszyty miesięcznika „Skrzydlata Polska" z r. 1947, otrzymałem już przed Wielkanocą, za które bardzo dziękuję.

Chociaż jestem marynarzem, lecz lotnictwem interesuję się tak samo jak naszą młodą flotą wojenną, na której teraz pływam, strzegąc wybrzeży i portów polskich. Z zainteresowaniem czytam wszystkie nowości lotnicze i z niecierpliwością oczekuję następnych numerów „Skrzydła i Motor" i Skrzydlatej Polski". Koledzy również rozczytali się w pismach, że mam obawę, że nie pozbieram swoich pism wśród załogi. Bardzo jednak cieszę się, z tego, bo niemal cała załoga O.P.R. „Kormoran" zainteresowała się lotnictwem i z dumą mówi się o naszym powstającym i odbudowującym się lotnictwie polskim.

Wraz z kolegami ślę znad Polskiego Bałtyku serdeczne życzenia pomyślnej pracy w odbudowie Polskiego Lotnictwa.

Serdeczne pozdrowienia Redakcji i Administracji czasopisma „Skrzydła i Motor" i „Skrzydlata Polska" zasyła

mar. Zieliński Leon".

List ten jest dowodem, że marynarze interesują się lotnictwem. Zapewne dlatego, że tak zdawałoby się różne pojęcia jak służba na wodzie i w powietrzu zawierają w sobie ten sam pierwiastek ryzyka, poświęcenia i romantyczności.

Służba w powietrzu i na morzu to szkoła twardych charakterów i umiłowania swego zawodu ponad wszystko.

Flota powietrzna i flota morska to wzajemne dopełnienie się najszczytniejszej służby Ojczyźnie.

Na zdjęciu O.R.P. „Kormoran"



JAK SiM SPOWODOWAŁ
powstanie modelarni

BRZOZA ADAM

Hej! — Staszek, dokąd idziesz?

— A co cię to obchodzi, przyziemna istoto?

— No, nie obrażaj mnie tylko i bądź łaskaw towarzyszyć mi w mej podróży po wiedzę lotniczą, innymi słowami wal ze mną do „Czytelnika" po „SiM".

A to dopiero heca! — przecież ja właśnie tam idę! A więc biegiem!

Zaczekaj, narwańcze jeden, chyba masz czas, jutro do szkoły nie idziesz, jutro niedziela.

Prawda! Już tak się przyzwyczaiłem do pośpiechu. No nic, chodźmy już.

*

Wracaliśmy uradowani, bo też niesłychana i niewidziana rzecz, aby „SiM" zawitał do nas już w sobotę.

W drodze przeczytaliśmy gazetę od deski do deski, dzieląc się co chwila uwagami. Wiesz co — mówi Staszek — to jednak morowa rzecz taki „SiM". Wszystko się z niego dowiesz, jeszcze są powieści, konkursy. Wiesz, zazdrość mnie bierze, gdy czytam o modelarniach, kursach szybowcowych, instruktorach. Tam w Centralnej Polsce, w każdej mieścinie jest coś lotniczego.

Jelenia Góra, Wałbrzych, Wrocław, Szczecin i koniec. Legnica sto tysięcy ludności, lotnisko, fabryka silników samolotowych — nic cicho — sza. A może to wszystko w gazecie lipa? — reklama? — Wszystko jest możliwe. — Aż mię coś podrzuciło na te słowa. Baranie jeden! — krzyknąłem, ile sił miałem — cóż ty sobie myślisz! — że może Niemcy jeszcze nam przysporzyli instruktorów! — że Liga Lotnicza ma tyle forsy, żeby wszedzie na zawołanie modelarnie stawiała!

Oj, głupiś — jak but od stołowej nogi, może myślisz, że w każdej mieścinie siedzi instruktor i tylko czeka, żeby się go ktoś o coś zapytał?

Nie wszędzie są instruktorzy, a modelarnie buduje Liga Lotnicza. Instruktor jest tylko w wielkim mieście, a modelarnie tworzą miłośnicy lotnictwa, sami się o nie starają i sami budują modele. Pierwszy model takiego amatora nie jest podobny do niczego, drugi jest już lepszy, a po zrobieniu kilku ma już praktykę, zresztą „SiM" dostarcza bardzo wielu cennych wskazówek. Ot, co! Mój kolega już zakończenia nie słuchał, zalany takim potokiem słów, zmykał zatkawszy sobie uszy.

Na drugi dzień przyszedł do mnie i rzecze: „Wiesz co, masz trochę racji, przemyślałem to w nocy, gdybyśmy tak spróbowali sami? — No jak myślisz?

Hm — odrzekłem — gdy ty już tak chcesz bardzo, to ja też mogę. Spróbujmy, do odważnych świat należy. Jeżeli tak postanowiliśmy, przystępujemy teraz do strony materialnej. Masz jakie narzędzia?

— Ma się rozumieć.

— Jakie? — Różne: stolarskie, ślusarskie, blacharskie.

— No to dobrze, bo ja też mam. To już jedno jest. A teraz drugie: jak się przedstawia sprawa materiałów?

— A to jakich?

— Nie wiesz? Takiś Simkarz? Dykty, listewki, rurki, blaszki, klej, lakiery, bambus.

— Oj, oj, oj! Tyle tego! Dykty jakiś kawałek może znajdę, tak samo bambus, ale z resztą krucho, to znaczy, całkiem nie ma.

— Źle. Bieda z nami. Ale, pieniądze jakie masz?

— Mam. A po co?

No, jak to po co? — przecież nikt ci nic za darmo nie sprzeda.

— No prawda, prawda, ale gdzie to wszystko kupisz? Przecież tu, nie ma żadnego takiego sklepu.

— Nie bój się. Pójdziemy do takiego stolarza, to nam zrobi listewki, w drogerii dostaniemy acetonu i zrobimy klej, że palce lizać. A więc, załatwione, jutro zaczynamy poszukiwania.

Obeszliśmy całą Lignicę wokoło i nic. Tu elektryki nie ma, tam cyrkularka zepsuta, tam całkiem nie ma, gdzie indziej znów mają ważniejszą robotę. Zniechęceni wracamy, a wtem o cudzie „Stoljarnia mechaniczna" — głosi wielki szyld. I my go prędzej nie zauważyliśmy? A to gapy!

Wchodzimy. Na progu wita nas stary majster autochton.

— Cegóż wam potrzebno, chłopcy?

— Ej, tak, jakby to powiedzieć, nie ma tu przypadkiem cyrkularki? Bo my chcielibyśmy naciąć sobie listewek.

— Jest, pójdźcie bliżej, a srogież one listewki?

— Nie, niegrube, mamy tu zapisane, o proszę — 2 x 2 mm. 2 x 3 mm, 2 x 4 mm...

O rety! Mojo masynko tyli cienkie nie potnie — A no popróbujma.

Źzzz ... trzask — złamane. Znowu zzz ... trzask. — A to nie pójdzie, przestawmy na trzy mm. Źzzz ... — dobrze.

— No, chwała Bogu, — odetchnęliśmy z ulgą. Po upływie pół godziny wychodzimy z radością, niosąc ok. 40 m bieżących listewek, za marne 150 zł. Z dzikim wrzaskiem triumfu wpadliśmy jak burza do domu, którego przerażeni mieszkańcy ze zdziwieniem oglądali się na nas, jak na wariatów przynajmniej. Jedna pani powiedziała nawet, że tymi trzaskami będzie dobrze podpalać w piecu. W odpowiedzi na to podnieśliśmy jeszcze większy wrzask i zabarykadowaliśmy się w moim pokoju.

Przez kilka następnych dni zdobywaliśmy kleje, farby, papiery i już mamy skompletowaną modelarnię.

Uroczyste otwarcie wyznaczyliśmy na piątek (bo piątek, to dobry początek) i... strzeżcie się centralacy, bo macie jeszcze dwóch rywali.

LEGNICA
ul. Bol. Chrobrego 6, I p.

MŁODE SKRZYDŁA

Tak się złożyło, że nie Bodzów i nie Balice a właśnie Libiąż Mały przygarnął na swym szybowisku najmłodszych entuzjastów sportu powietrznego.

Libiąż Mały, w istocie mała, cicha mieścina ,słynna jedynie z węgla i szybowiska. Z węgla, gdyż istnieje tu opodal kopalnia „Janina“ skąd wydobywa się węgiel o wysokiej wartości opałowej, stawiający ją w rzędzie jednej z pierwszych kopalni w Polsce; z szybowiska, gdyż przed wojną szybowisko w Libiążu było znanym ze swych zalet dla szkolenia. Notowano tu m. innymi dwu i pół godzinny lot żaglowy, co wymownie przekonywuje o okolicznej termice.



Dziś kopalnia „Janina“ ceniona jest tak samo, jak i przed wojną, natomiast szybowisko straciło wiele ze swej reputacji. Wina nie nasza i nie naszych władz. Ponoszą ją, jak i za wszystkie inne zniszczenia w Polsce, jedyni ich sprawcy, wandale niemieccy, którzy zdewastowali lotnisko do tego stopnia, że do dziś jeszcze pracuje się na nim w najgorszych warunkach. Poniszczony sprzęt, urządzenia, hangary, oto jakim zostało po wojnie szybowisko.

Ale od czego młodość i zapał. Okazało się, że i w Libiążu Małym są wielcy ludzie, a takim bezsprzecznie jest ob. Wójcik Mieczysław, instruktor szybowcowy z zamiłowania, stolarz kopalni „Janina“ z zawodu.

Widocznie zbyt ciasne i mroczne okazały się dla niego korytarze kopalni, zbyt mocno przytłaczała go ziemia w swej głębi wraz z jej skarbami czarnych diamentów. Zapragnął odetchnąć powietrzem przestworzy, wyjść z chłodnych korytarzy i wzbić się ku słońcu.

Nie jest jedynie to zasługą Wójcika ,że poza swą ciężką pracą pod ziemią, żyje życiem orła. Największą jego zasługą jest to, że z mroków tych, z pyłu i sadzy węglowej, wyrwał i nauczył kochać niebo garstkę chłopców, młode pokolenie „sztygarów“.

Istnieje w Libiążu drużyna harcerzy, skupiająca w sobie większość młodzieży miasteczka, chłopców od lat 15 — 18. Tam też przede wszystkim skierował Wójcik swe kroki.

Młodzież przyjęła go serdecznie i entuzjastycznie. On ma uczyć ich latać. Ależ to wspaniale! Każdy z nich przecież marzy o tym lataniu.

I stała się rzecz naprawdę godna podziwu i uznania. Ci, niedawno jeszcze siedzący w swych świetlicach i śpiewający harcerskie piosenki chłopcy, ruszyli na podbój lotniska. Jak mrówki pracowite i skrzętne, usunęli wszystkie szczątki i śmiecie poniemieckie. Duża, pusta stodoła zastępuje im w tej chwili hangar.
— Ha, trudno, dorobimy się — postawimy nowy.

A potem Oddział Lotn. Cywilnego w Krakowie przysłał im szybowiec. To już było ukoronowaniem wszystkiego. Jest lotnisko i jest szybowiec. Młodzi zapaleńcy nie spodziewali się nigdy, że tak szybko ziszczą się ich marzenia.

Zaczęli latać. Powoli to szło, gdyż posiadając jeden szybowiec na 18 ludzi trudno prowadzić pracę w tempie przyspieszonym.

A spieszy się wszystkim. Każdy chłopak drży z niecierpliwości w oczekiwaniu swojej kolejki lotu, śledzi badawczym, natarczywym wzrokiem latającego poprzednika, a gdy sam znajdzie się już w powietrzu pragnie, aby lot ten trwał jak najdłużej, bo — jakże rozkosznie czuć się orłem!

Niedawno otrzymali drugi szybowiec, który wymaga pewnego remontu, część więc chłopców pod kierunkiem swego instruktora spiesznie naprawia go, aby jak najprędzej był zdatny do lotu.

Może nawet już dziś latają na nim, kto ich tam wie? Te małe orlęta mają w sobie tyle żywotnej energii, tyle zapału, że zdolni są poświęcić wiele, aby tylko sięgnąć chmur.

Nic więc dziwnego, że Libiąż dziś znowu zasłynął. Nie z lotów rekordowych asów szybownictwa, ale z tego, że na tej zdawałoby się straconej placówce, utrzymali się ci najmłodsi, a jakże jednak silni w swej woli, chęci i zapale, młodzi entuzjaści sportu lotniczego.

W. Z.

KULS ZNOWU ZWYCIĘŻYŁ
ALE CO BĘDZIE W POZNANIU?

Reportaż z eliminacyjnych zawodów modelarskich w Warszawie

PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

Okręg Wojewódzki Ligi Lotniczej w Warszawie podobnie jak wszystkie okręgi wojewódzkie Ligi Lotniczej urządził w dniu 25 maja br. eliminację modelarzy na II-gie Ogólnopolskie Zawody Modelarskie w Kobylnicy pod Poznaniem.

* * *

Od samego rana grupy modelarzy ciągnęły na Gocław — nowe lotnisko Aeroklubu Warszawskiego, aby bodaj na parę godzin przed zawodami wypróbować po raz ostatni modele. Pierwszy raz miały się odbyć zawody na nowym, nieznanym terenie.

* * *

O godzinie 9-ej nadjeżdżają dwa samochody pełne modeli i modelarzy. Silny porywisty wiatr niepokoi trochę chłopaków. Całe szczęście, że wieje od Wisły, więc odpada niebezpieczeństwo spadnięcia modelu do wody.

Stół, parę krzeseł i Jury z miejsca rozpoczyna pracę. Przewodniczący Jerzy Hejduk, członkowie: inż. Włodzimierz Kupecki, Stefan Kopiński, Wylazłowski — wszystko to dawni modelarze.

Widzów niewielu. Paru gości z Łodzi i Poznania i trochę przygodnych niedzielnych turystów.

Może i lepiej — nikt nie będzie przeszkadzał.

Może i źle, bo to dowód, że mało ludzi interesuje się sprawami lotnictwa sportowego. Nawet wszędobylskiej prasy nie było, nie mówiąc o Klubie Sprawozdawców Lotniczych.

Silny wiatr nie zachęca nikogo do startu, mimo nalegania ze strony sędziów. Sprytniejsi wyczekują termiki, zmiany wiatru itp.

No, ale jakoś poszło!

W pierwszym starcie Jerzy Gall modelem PE-35 „Senior" (SiM nr 9 br.) uzyskuje czas 3 min. 4 sek. w grupie amatorów.

Nastrój wyczekiwania mija, chłopcy wypuszczają modele jeden za drugim, wpatrzeni w szare sylwetki szybowców na tle chmurnego nieba.

Model za modelem leci nad łąkami Gocławia. Daleko trzeba biec, aby znaleźć model lądujący o parę kilometrów od miejsca startu. To też modelarz musi nie tylko umieć budować, czy konstruować, ale i być dobrym sportowcem o szybkich nogach i pełnej tchu piersi.

Gdzieś w połowie zawodów obserwujemy start dużego śnieżnobiałego modelu. Ładnie wyholowany, nabiera wysokości, krąży, oddala się, bije najlepszy czas Galla. Już ma 5 min... 10... 12...! Wreszcie niknie z pola widzenia chronometrażystów, wyposażonych w lornety.

Porównanie czasów.

Jednogłośnie odczytano: 15 min. 4 sek. do chwili zniknięcia z zasięgu silnych szkieł. Model znikł gdzieś w kierunku na Rembertów.

Zawodnik Zdzisław Kuls (zeszłoroczny zwycięsca, posiadający wówczas najlepszy czas na zawodach — 6 min.) nie spieszy nawet za modelem. Wie, że i tak go nie znajdzie, chyba samolotem. Pilot Wąsowicz uśmiecha się na samą myśl o takiej pogoni. Niestety... od dłuższego czasu benzyny nie ma na lotnisku. Instr. Soszyński ofiaruje się nawet wyskoczyć nad miejscem lądowania modelu i dostarczyć go na piechotkę z powrotem... tylko ta benzyna!

Zdzisław Kuls staje się bohaterem dnia, już teraz może się nie obawiać konkurencji, nie każdy może mieć takie szczęście (on je ma!) Prócz tego jest oczywiście dobrym modelarzem - lotnikiem z prawdziwego zdarzenia.

Gdy innym rozbijały się modele, jego leciał najdłużej i uciekł. Brawo Kuls!

Zwycięski model to „J — 12" wykonany wg projektu instr. Jana Jastrzębskiego o rozpiętości 210 cm. Szybowiec ten wyróżniał się spośród innych swoją czystością linii.

Ulewny deszcz zawodnicy przeczekali w wielkim hangarze, posilając się kanapkami, zapakowanymi przez troskliwe mamusie — „na drogę".

Deszczyk majowy trwa krótko. Więc znów do holu...

Śliczny, mały szybowiec instruktora Zdzisława Gryglickiego nie mógł już pobić 15 minutowego lotu Kulsa.

Dalsze starty nie przyniosły nic ciekawego, oprócz 52 sek. lotu Jerzego Kantorskiego z grupy juniorów.

Wiele modeli się rozbijało, również i duży model autora reportażu. Model po pierwszym locie trwającym 2 min. 12 sek. w drugim starcie „rozmienił się na drobne".

Modelarze, jako lotnicy — tym samym trochę przesądni, znaleźli bardzo szybko przyczynę licznych katastrof. Z chwilą, gdy po kolejnej trzykrotnej kraksie stwierdzono, że fotoreporter SiM-u fotografował modele tuż przed startem, chłopcy chcieli sprawić porządną „kocówę" niefortunnemu fotografowi. Dużo siły kosztowało mnie powstrzymanie ich od tego (Sam zresztą bym im chętnie pomógł, bo i mój model fotografował, ale nie wypadało...) Odjechał wreszcie na swojej „pięćsetce" ścigany klątwami modelarzy.

Ale już i zawody się skończyły. Zdzisio Kuls miał szczęście, jego model dziwnym trafem nie był fotografowany.

Tak to bywa na zawodach!

Ostateczne wyniki zawodów wypadły następująco:

1. *Zdzisław Kuls 15 min. 4 sek.*
2. *Jerzy Gall 3 min. 4 sek.*
3. *Falęcki 2 min. 15 sek.*

W grupie juniorów najlepszy czas uzyskał Jerzy Kantorski — 52 sek.

Na Ogólnopolskie Zawody w br. zakwalifikowano następujących zawodników: (również tych, którzy osiągali minima oznaczone w regulaminie).

JUNIORZY: Kantorski.

AMATORZY: Kuls, Gall i Komuda.

INSTRUKTORZY: Jastrzębski, i Gryglicki.

Od dziś

ZNAMY SIĘ OSOBIŚCIE

Tak już się wodzi między ludźmi, że skoro tylko spotkają się na ulicy dwaj nieznajomi i zamienią parę słów o pogodzie, momentalnie wyciągają do siebie łapy i mruczą: „Apski jestem", „Bapski jestem. Bardzo mi przyjemnie"... i nikt się temu nie dziwi.

Tak się jakoś stało między Redakcją „SiM"-u, a Czytelnikami, że mimo, iż znamy się od roku i zamieniliśmy ze sobą około 500 000 słów (pół miliona!), nie przedstawiliśmy się sobie nawzajem.

Pozwólcie zatem Kochani Koledzy, że korzystając z okazji, jaką nam daje cyfra „50" wydrukowana na okładce tego numeru, przedstawię Wam całą Redakcję „Sim"-u, wyjaśniając przy tym charakter, zadania i znaczenie poszczególnych pracowników.

Zamieszczone obok zdjęcie, dokonane przez znanego Wam już fotoreportera Pstryk - Matówkę, pomoze Wam znakomicie zorientować się w sytuacji.

Redakcja „SiM"-u mieści się cała na wygodnych i miękkich chmurkach (comulobimbus) w okolicach grodu stołecznego Warszawy. Adres pocztowy, na który skierowujecie swe listy, podany jest tylko dla zmylenia śladów.

Owo słonko świecące u góry krzywymi promykami — to Redaktor Naczelny. Posiada kadłub silnie wydłużony, okulary z zastrzałami i 25 000 obrotów na minutę (naturalnie piórem). Charakterystyczną jego cechą są dwie głowy o bujnej czuprynie. Jeśli się dziwicie tym dwu głowom, to spróbujcie sami redagować „SiM" i „Skrzydlatą", gdy tuż obok „huczy i brzęczy trójdźwiękiem rozdrganych śmigieł eskadra zwinnych Jaków".

Eskadrą tą z rozhukanego Pegaza kieruje lekkimi skinięciami pałasza ppor. Goździewski Kazimierz, autor „Grom 11-bis" i szeregu innych równie fascynujących, lecz jeszcze nie napisanych powieści. Jeśli ktoś z Was stawia koledze Kazimierzowi jakieś zarzuty, niech wie, że ppor. Goździewski wszystko potrafi, tylko... nie zawsze mu się chce.

Tuż obok na chmurze z napisem „Tu Liga" (naturalnie lotnicza), siedzi Zastępca Redaktora. Mimo, iż nie widać mu twarzy, to jednak na pewno go znacie. Jest, mimo swego wieku dojrzałego, najruchliwszym człowiekiem w Redakcji i zawsze tam go znajdziecie, gdzie „coś warczy i lata". Napis na chmurze przyszpilił po prostu, by mu nie przeszkadzano.

Ów człowiek z wąsem czarnym i wejrzeniem szlachetnym, piszący na maszynie, to Sekretarz Odpowiedzialny. Pisze — bo musi, nosi wąsy — bo twierdzi, że mu to pomaga w pracy. Dusi go cień długi i straszliwy — mistrz cechu malarskiego ob. Horbaczewski, który rysuje wszelkie ilustracje dla „SiM"-u. Dusi Sekretarza, bo mu się nie chce po prostu rysować.

Idąc po taśmie maszynopisu w lewo natkniemy się na por. obserwatora Uricha, który mierzy cyrklami mapę czasu, by taki obrać kurs wśród godzin, żeby zdążyć: przejrzeć pisma zagraniczne, wykonać tłumaczenia, wybrać zdjęcia, pójść na wykład na Politechnikę i jeszcze napisać jakiś artykuł z dziedziny radio-tele-elektrolotniczej. Trzeba stwierdzić, że jakoś mu się to udaje (oprócz tego jako specjalista reperuje w całej Redakcji korki elektryczne).

Dalej, u dołu, między koksem i śledziami, to nasz gospodarz, człowiek — błyskawica, superbombowiec — ppor. Toporek.



Z prawej: kapral podchorąży Konieczny łamie „SiM". Nikt tego tak nie umie jak on.

Gdy po złożeniu, złamaniu, korekcie, druku, falcowaniu, liczeniu i pakowaniu „SiM" jest już gotów do ekspedycji, zespół turbinowo-silnikowy, koleżanki Bartkiewicz i Chłopek, wysyłają go momentalnie w świat, do Czytelników.

Z prawej strony zdjęcia u góry — magister Parczewski, u dołu doktór Ferr z wnuczką Basią. Nie należą oni wprawdzie do Redakcji, ale są filarami „SiM"-u i po prostu należą do redakcyjnej rodzinki.

Dla porządku dodaję, że na zdjęciu Pstryk - Matówki brak: a) jego samego, bo fotografował; b) korektorek, bo dłubią się w robocie, zawinięte w specjalną chmurę, nie przepuszczając błędów; c) chorążego Pawła Elszteina, bo poszedł gdzieś puszczać modele.

O ile chodzi o autora, to ja stoję w grupie na dole, trzeci od prawej, trzynasty od lewej i piętnasty od dołu. Od dziś znamy się osobiście. Do zobaczenia! **(peleng)**



SAMOLOTY BRYTYJSKIE

IV

Vickers-Supermarine „Walrus“. Amfibia do celów wywiadowczych. Używany jako standartowy samolot na okrętach wojennych. Może być wyrzucany z katapulty. Zaletą jego jest bardzo mała szybkość lądowania i lekkość. Konstrucja przestarzała, skrzydła składane, budowa mieszana. Kadłub skorupowy, podwozie chowane w skrzydła. Silnik Bristol Pegasus VI (moc startowa 885 KM), śmigło pchające. Dalszym rozwinięciem tego samolotu jest „Sea Otter“ (silnik Rolls-Royce Peregrine).

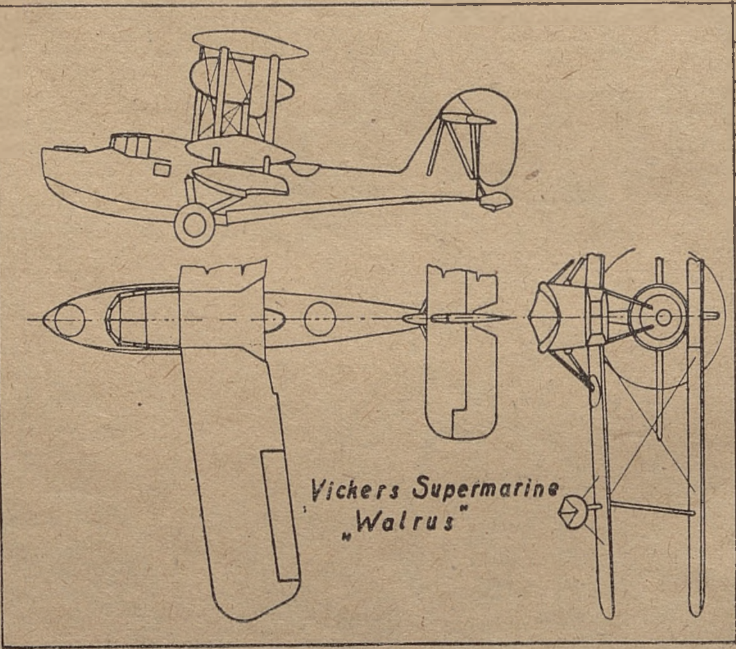
W czasie wojny wyprodukowano następujące samoloty:

1939 - 40. Bristol Beaufort. Najczęściej używany przez Coastal Command samolot wywiadowczy, bombardujący i torpedowy. Po wprowadzeniu do akcji w 1940 roku atakuje statki przy brzegach niemieckich i w portach. Walczył on również z Japończykami, zwalczając transporty wojska. Załoga 4 osoby. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło trójdzielne, kadłub skorupowy. Silniki Bristol Taurus (moc startowa 1 175 KM). Niektóre wersje posiadają wieżyczkę kierowaną peryskopowo w przedniej części kadłuba.

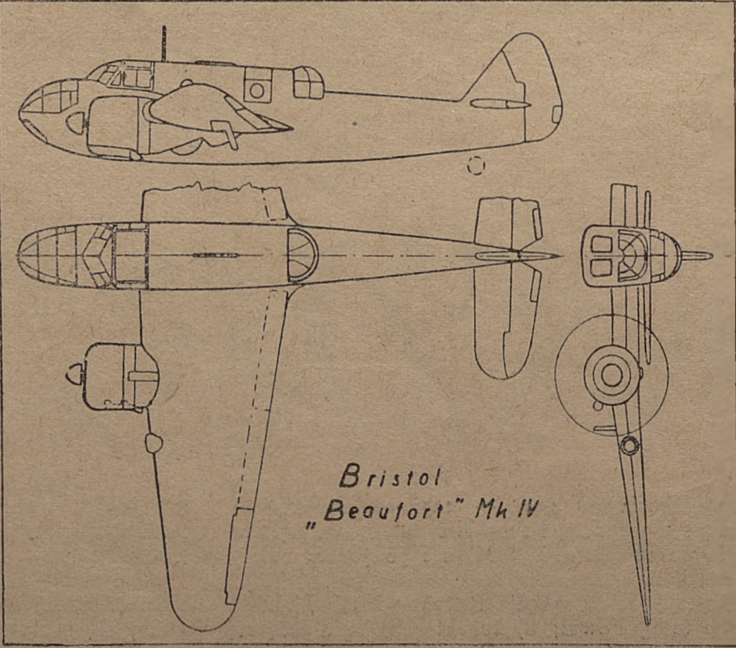
Saunders-Roe „Lerwick“. Łódź latająca dalekiego wywiadu. Używana w niewielkich ilościach do patrolu dróg konwojowych. Brak bliższych danych.

1940 - 41. Westland „Whirlwind“. Pierwszy angielski dwumotorowy samolot myśliwski. Budowany w niewielkich ilościach. Początkowo przeznaczony jako myśliwiec eskortowy o dalekim zasięgu, znalazł szersze zastosowanie jako samolot szturmowy i nurkujący. Konstrukcja całkowicie metalowa, skrzydło trójdzielne z klapami Fowlera. Dwa silniki Rolls-Royce Peregrine (moc startowa 855 KM) szybkość 540 km/godz., lub Rolls-Royce Merlin (moc startowa 1 260 KM).

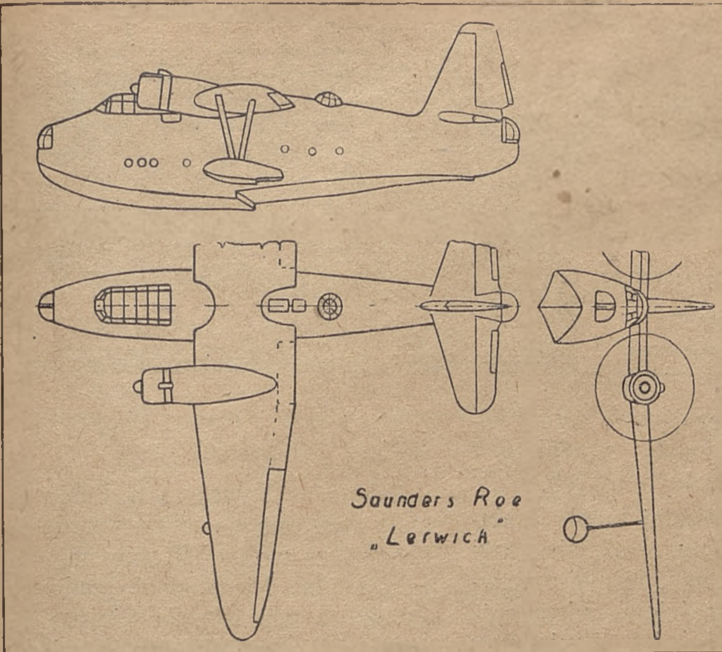
Bristol „Beaufighter“, używany od 1941 roku, kiedy po inwazji w Norwegii okazało się, że samolot Bristol Blenheim posiada zbyt słabe uzbrojenie jednocześnie Dowództwo Samolotów Myśliwskich odczuwało brak nowoczesnego nocnego myśliwca o większym zasięgu i sile ognia niż Defiant. Wynikiem tego było wprowadzenie samolotu Beaufighter. Jest to 3-osobowy nocny samolot myśliwski, maszyna o bardzo silnym uzbrojeniu. Pierwszy typ Beaufighter Mk I był uzbrojony w 6 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm w skrzydłach i w 4 działka 20 mm i 6 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm w kadłubie. Jako myśliwiec nocny samolot ten współpracował ściśle ze stacjami radarowymi, które podawały wiadomości o nadlatującym nieprzyjacielu. Po zmniejszeniu liczby nalotów niemieckich samolot ten patrolował drogi konwojów, zwalczając jako myśliwiec niemieckie bombowce długodystansowe. Był też używany na Morzu Śródziemnym i na Pacyfiku. W celu zwalczania statków nieprzyjacielskich Beaufighter został zaopatrzony w torpedę (Beaufighter Mk III). Typ ten zwany był „Torbeau“, załogę jego stanowiło dwóch ludzi. Jest to średniopłat całkowicie metalowy, skrzydło dwudźwigarowe, kadłub trójdzielny. Silniki Bristol Hercules XVII moc startowa 1 680 KM). Ostatnie wersje mają przedłużony statecznik pionowy i 8 pocisków rakietowych.



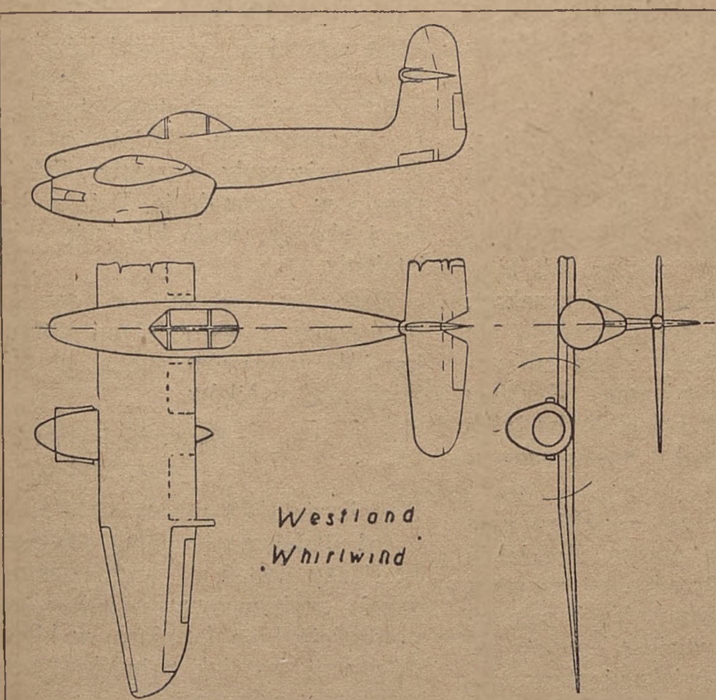
rozpiętość m	14.05
długość m	11,6
powierzchnia nośna m²	56,7
wydłużenie skrzydła	-
ciężar pustego kg	2015
ciężar w locie kg	3016
obciążenie płata kg/m²	53,2
obciążenie mocy kg/KM	5,1
szybkość na wysokości	208 1000
zasięg km	1000
pułap m	5670
uzbrojenie 2 km ruchome 7.7	



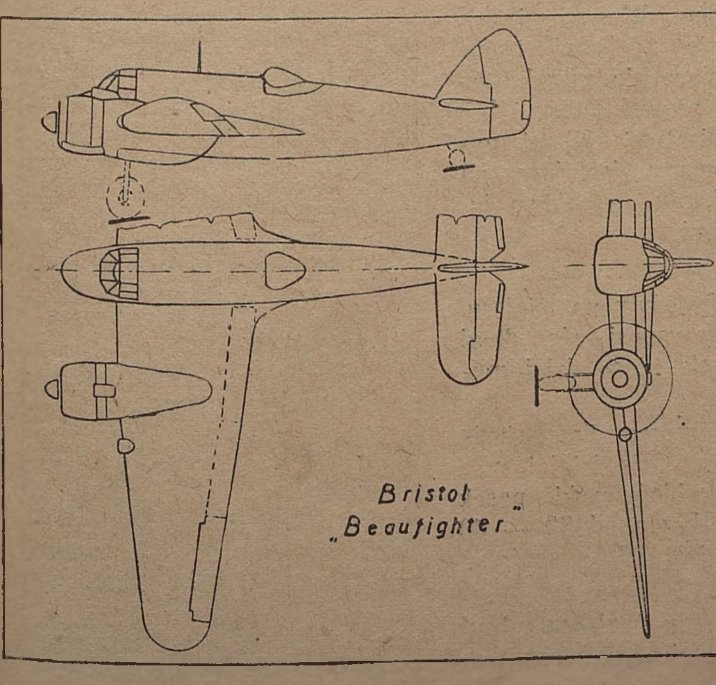
rozpiętość m	17,60
długość m	13,50
powierzchnia nośna m²	-
wydłużenie skrzydła	5,9
ciężar pustego kg	5600
ciężar w locie kg	9080
obciążenie płata kg/m²	-
obciążenie mocy kg/KM	3,8
szybkość na wysokości	410 1680
zasięg km	-
pułap m	5600
uzbrojenie 2 km 7,7 2 ruchome km w wieży 7.7 680 kg bomb	



rozpiętość m	25,1
długość m	19,4
powierzchnia nośna m²	
wydłużenie skrzydła	-
ciężar pustego kg	-
ciężar w locie kg	-
obciążenie płata kg/m²	-
obciążenie mocy kg/KM	-
szybkość na wysokości	360 / 2000
zasięg km	-
pułap m	
uzbrojenie: 3 stanowiska km, brak danych	



rozpiętość m	13,72
długość m	8,50
powierzchnia nośna m²	22
wydłużenie skrzydła	6,8
ciężar pustego kg	3640
ciężar w locie kg	4580
obciążenie płata kg/m²	208
obciążenie mocy kg/KM	26
szybkość na wysokości	560
zasięg km	9650
pułap m	9100
uzbrojenie: 4 działka 20 mm lub 12 km 7,7 mm, 200 kg bomb	



rozpiętość m	17,68
długość m	12,47
powierzchnia nośna m²	42
wydłużenie skrzydła	6,6
ciężar pustego kg	6150
ciężar w locie kg	9400
obciążenie płata kg/m²	224
obciążenie mocy kg/KM	3,37
szybkość na wysokości	530 / 4720
zasięg km	2400
pułap m	8800
uzbrojenie: 4 działka 20 mm (Oerlikon-Hispano), 6 k.m 7,7 mm	

Z ZAGRANICY

ANGLICY ZAZDROSZCZĄ

Amerykański samolot Lockheed P2 V Neptune „Turtle" zdobył rekord odległości lotu — 18 000 km. Anglicy nie mogą tego przeboleć. To też od czasu do czasu w prasie angielskiej czytamy takie wzmianki.

„Krótko przed startem do rekordowego lotu okazało się, że żyroskop kierunkowy (automatyczny pilot) na samolocie „Turtle" jest zepsuty. Załoga wypożyczyła od RAF inny i z nim poleciała. A wiadomo przecież, że w tego rodzaju przelocie żyroskop kierunkowy jest jednym z najważniejszych przyrządów".

Inną ciekawostką odnoszącą się do tego wyczynu jest następujący fakt:

Obciążenie jednostkowe samolotu „Turtle" w chwili wzlotu wynosi 377 kg/m². Moc startowa wynosiła 4 600 KM — dwa silniki + 4 rakiety startowe Ratog. Długość rozbiegu w tych warunkach wynosiła 1 416 m. Wzlot musiał być bardzo ryzykownym przedsięwzięciem o ile główna bieżnia lotniska w Pearce ma długości zaledwie 1 800 m, a pilot musiał startować pod górę.

W podłożu „obiektywnych" notatek wyczuć można żółcią zaprawiony humor sprawozdawcy. Gdy nie można zaprzeczyć faktowi, to trzeba przynajmniej dać upust swej zazdrości w kąśliwych uwagach. Aeroplane 3.1.47.

KIEPSKO LATAJĄ...

Angielskie Ministerstwo Lotnictwa Cywilnego wydało rozporządzenie o konieczności kontroli dokumentów lotu załogi przed każdym wylotem. Powodem do wydania tego rozporządzenia były częste katastrofy lotnicze, spowodowane przez niefachową obsługę samolotów.

The Aeroplane.

ŚLEPE SZYBY

Samoloty Vickers Viking przeznaczone dla angielskiej rodziny królewskiej, posiadają specjalne szyby okienne, pozwalające regulować natężenie światła.

Szyby te składają się z dwu płyt polaryzujących światło. Gdy kierunki polaryzacji obu płyt zgadzają się, szyba przepuszcza 100% światła. W miarę skręcania jednej z płyt natężenie światła maleje i przy skręcaniu o 90° szyba nie przepuszcza zupełnie światła.

„Aeronautics" 4.47.

MILIONY NA LOTNICTWO

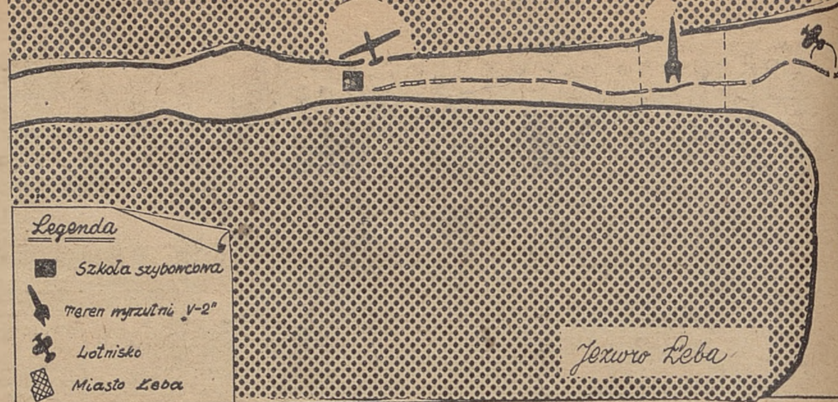
Ostatnio opublikowana Brytyjska Biała Księga Obrony, podaje niektóre ciekawe szczegóły preliminarzu budżetowego na rok 1947/48. Np. największą sumę przeznaczono na potrzeby sił lądowych: 388 000 000 £; dalej na potrzeby lotnictwa 214 000 000 £ i dla Marynarki 196 000 000 £.

Fakt, że nawet „morska" Wielka Brytania postawiła lotnictwo przed flotą, jest bardzo charakterystyczny dla ukształtowania się stosunków po ostatniej wojnie. Suma, na którą preliminarz dla lotnictwa przewyższa preliminarz dla floty jest równy całkowitemu preliminarzowi dla lotnictwa sprzed 10 — 12 lat.

Na budowę nowych samolotów, silników itd. przeznaczono w obecnym preliminarzu 42 750 000 £. Liczbę personelu zredukowano do około 50%, tj. z 760 000 do 370 000 ludzi.

Preliminarz dla lotnictwa cywilnego zamyka się ogólną sumą 86 000 000 £.

ZAPOMNIANA SZKOŁA SZYBOWCOWA



Na polecenie kierownika Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Gdańsku udałem się zimą ub. r. z kolegą w okolice Słupska, celem zbadania lotnisk i sprzętu znajdującego się w tych stronach.

Jako szybownicy, węszyliśmy przede wszystkim za sprzętem i szkołami szybowcowymi. Dłuższy czas nic konkretnego nie mogliśmy się dowiedzieć. Gdy w ślad za zdobytą z trudem wiadomością dotarliśmy do jakiejś zakazanej wioski, znaleźliśmy tam dwa potrzaskane szybowce dwumiejscowe, typu „Żuraw", którymi mieszkający w pobliżu autochton palił pod kuchnią. Zdołaliśmy uratować tylko trochę okuć i linek sterowych.

Pewnego dnia uśmiechnął się do nas los. Zdobyliśmy pewną wiadomość o szkole szybowcowej, znajdującej się w okolicy nadmorskiego miasteczka Łeby. Bez chwili namysłu wybraliśmy się tam.

Łeba jest miłym miasteczkiem nadmorskim, o charakterze rybacko-kuracyjnym, zabudowana długimi szeregami parterowych domków. Przespaliśmy się w zimnym i nieprzytulnym pokoju miejscowego P.C.K. Następnego dnia równo ze wschodem słońca wsiedliśmy do sań, zaprzężonych w dość chuderlawego konika i ruszyliśmy w drogę.

Tuż za granicami miasta widać rozciągające się szeroko jezioro, pokryte grubą powłoką lodową. Jedziemy po nieprzetartej drodze, konik z wysiłkiem przebija się przez zaspy. Za miastem mijamy małe lotnisko dla samolotów typu „Fieseler Storch" (Bocian). Niestety zabudowań żadnych na tym terenie nie ma, gdyż hangar ,który się tam znajdował został spalony. Droga wije się malowniczo przez las i po pewnym czasie dojeżdżamy do grupy dziwnie wyglądających zabudowań. W lesie przy drodze wznoszą się potężne betonowe bunkry i baraki, jakieś stalowe szyny, dźwigi i urządzenia. Na wzgórzach otaczających teren widać okrągłe budki strażnicze z grubych bloków betonowych.

To stacja wyrzutni bomb latających V-2. Po drugiej stronie drogi w ogromnej szopie, leżały poukładane w kącie częściowo zdemontowane, latające bomby. Wysiadamy z sań i zwiedzamy teren wyrzutni. Z ciekawością oglądamy tę straszną broń,będącą jeszcze tak niedawno postrachem Anglii.

Jedziemy dalej.

Las rzednie, już tylko pojedyńcze drzewa i suchotnicze krzaczki rosną dookoła. Z lewej strony widać lodową taflę jeziora; od morza dochodzi głuchy odgłos fal, bijących o brzeg. Jeszcze jeden zakręt, droga staje się coraz bardziej nie do przebycia. Śnieg znika lub pomieszany z nawianym piaskiem tworzy masę, po której chyba tylko traktor pociągnąłby nasze saneczki.

Wreszcie drogę zagradza nam ogromna ściana piachu. Przejazdu dalej nie ma. Przed nami wznoszą się wysokie wydmy. Tych samych piasków, które według legendy pochłonęły przed wiekami stare, słowiańskie miasto Łebę. Wydmy pokryte są śniegiem. Wreszcie jesteśmy na szczycie. Z lewej strony widać rozlewające się szeroko jezioro Łeba, z prawej huczy i bije o brzeg grzywiastymi falami morze. Według mapy jesteśmy na miejscu. Szukamy wzrokiem jakichś zabudowań.

Są...

Po chwili jesteśmy na miejscu. Najbliżej nas wznosi się długi drewniany barak, nieco dalej murowana budka.

Idziemy nad morze. Brzeg kończy się stromo. Czterdzieści metrów poniżej widać wąski pasek plaży. Wysoki brzeg od 30 — 40 m ciągnie się jak daleko spojrzeć w prawo i lewo.

Wspaniały teren żaglowy. Nad podobnym brzegiem w Rossitten Niemcy pobili rekord długotrwałości lotu (50 godzin).

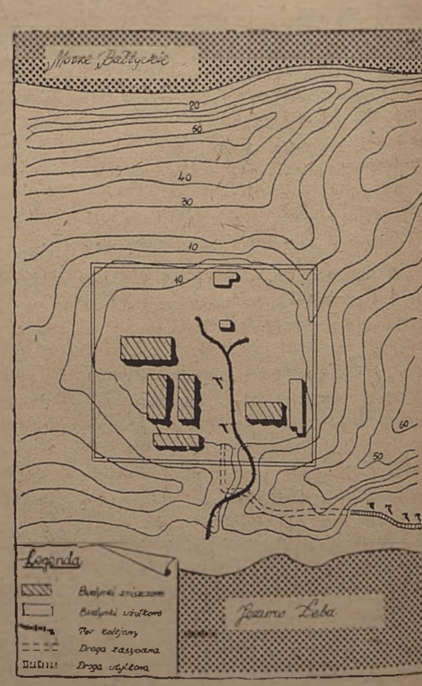
Szkoła szybowcowa w Łebie została założona na długo przed rozpoczęciem wojny. Przyczyna, która skłoniła Niemców do założenia szkoły na tym właśnie miejscu jest jasna. Piaszczysty teren między dwoma zbiornikami wody musiał dawać wspaniałe warunki termiczne, a wysoki brzeg służył jako idealne zbocze do żaglowania. Była to więc wspaniała szkoła o charakterze wyczynowym. Działania wojenne zniszczyły wszystko. Szkoła poszła w zapomnienie. Dziś w Łebie i okolicy mało kto wie o jej istnieniu.

Zaginiona szkoła na wąskim przesmyku z wspaniałymi warunkami do wyczynów czeka na polskich szybowników.

Sługocki Ryszard
Intsr. szyb.

Słupsk, dnia 28 marca 1947 r.

Od Redakcji: Czujemy się w obowiązku dodać, że wyżej opisaną szkołą szybowcową zajmie się z pewnością Liga Lotnicza, w której programie jest jak największy rozwój szybownictwa.



PROJEKTOWANIE MODELI LATAJĄCYCH

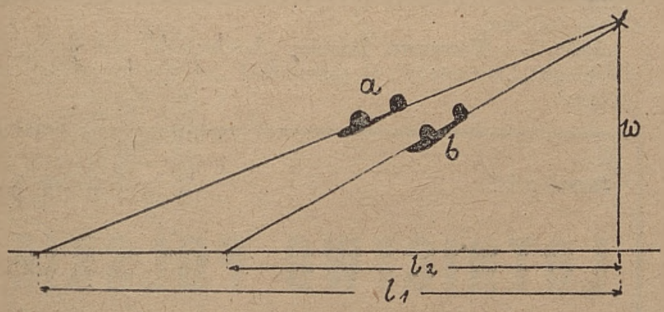
Modele szybowców zboczowych i termicznych – analiza

KAZIMIERZ STRYCHARSKI

W artykule poniższym chcę wykazać różnicę pomiędzy dwoma modelami, które zewnętrznie mogą wyglądać niemal jednakowo, ale aby osiągnęły jak najlepsze wyniki w różnych warunkach, muszą być odmiennie konstruowane.

Celem każdego młodego konstruktora - modelarza jest osiągnąć jak najlepszy wynik swoim nowozaprojektowanym modelem. Zbyt długa byłaby droga do celu, gdyby taki niezaawansowany modelarz musiał dochodzić swych wyników żmudnie od podstaw. Stwarzanie i podawanie podstaw należy do tych starszych konstruktorów, budujących modele po kilkanaście lat. Ich obowiązkiem jest dzielić się swoimi spostrzeżeniami i wiedzą z młodszymi.

Wróćmy jednak do tematu. Zbudowaliśmy dwa modele jednakowe, ale o różnym obciążeniu (G/S). Zakładamy, że wszystko pozostałe wykonane zostało w 100% identycznie. Startujemy z dość wysokiego zbocza, w warunkach spokojnych i zauważymy, że model o obciążeniu większym przebywa przestrzeń większą w krótszym czasie, zaś lżejszy przestrzeń krótszą w dłuższym czasie. Rys. 1.



Tory lotu modeli o różnym obciążeniu

Wnioski:

1) Obydwa modele wypuszczone z jednej wysokości (w) mają różną szybkość opadania, bo tę samą drogę pionową przebywają w różnym czasie. Jeśli (w) równałoby się 1 i różnica w czasie przebycia tej wysokości byłaby równa stosunkowi 1 : 4 znaczyłoby to, że szybkość opadania modelu lżejszego (b) jest 4 razy mniejsza od szybkości modelu (a). To rozważanie przemawia za budową modeli lekkich, w wypadku gdy chodzi o małą szybkość pionową opadania.

2) Model cięższy (a) przebywa większą odległość od modelu (b) z tej samej wysokości i potrzebuje mniej czasu na przebycie tej przestrzeni i wysokości. Co nam to daje? Większą przebytą drogę z tej samej wysokości oznacza mniejszy kąt szybowania, lot jest bardziej płaski, a odległość przebyta duża. Szybowce normalne na skutek kierowania przez człowieka, wymagają obu tych zalet równocześnie i dobrej „doskonałości" czyli kąta szybowania i małej szybkości opadania.

W modelarstwie jest inaczej. Model pozostawiony sam musi dać z siebie maksimum wyczynu. Jeśli będziemy chcieli wykorzystać dynamikę zbocza, to każdy z nas zgodzi się, że występuje ona przy wiatrach wiejących na zbocze, wiatr zaś jest wyrazicielem większej szybkości, a więc, aby uzyskać dobry wynik, musimy użyć modelu o większej szybkości, ale o dobrym kącie szybowania. Ma to jeszcze jedno uzasadnienie w tym, że wiatr wiejący z pewną szybkością na zbocze, daje odchylenie swej siły skierowane w górę. Jeśli model będzie przy nieco większej szybkości od wiatru miał mały kąt szybowania, to już na bardzo małych pochyłościach będzie się wznosił. To jest przesłanka, aby budować modele „na zbocze" o większym obciążeniu. Natomiast dla celów wykorzystania zjawiska termiki, będziemy budowali modele lżejsze i wolniej latające.

Tak zwana „termika" to zjawisko powstawania siły pionowej poruszającego się powietrza na skutek różnicy nagrzania mas powietrza znajdującego się nad różnie przyjmującymi promienie słońca przedmiotami. Siła ta przy ziemi jest mniejszą, rośnie zaś ze wzrostem wysokości. Aby termikę wykorzystać dla modeli, należy budować modele wolno latające, dające rękojmię dłuższego przebywania w prądzie termicznym, co zaś wymaga małego obciążenia (G S). W tym wypadku szybkość opadania maleje, której przeciwstawia się mała stosunkowo siła wznoszenia termiki. W rezultacie otrzymujemy możliwie całkowite wykorzystanie prądów termicznych, dzięki małemu ciężarowi modelu.

Rozważania powyższe prowadzą nas do tego, aby budować dwa rodzaje modeli szybowców wyczynowych, w zależności od tego, jakie warunki chcemy wykorzystać.

Każdy pilot szybowcowy wie, że inaczej lata się na zboczu, a inaczej na termice. Podobnie i w modelarstwie, inaczej musimy pilotować model na zboczе, a inaczej w termice. I to są rzeczy, które dają podstawę osiągnięcia rekordów w odniesieniu do dwóch warunków lotu modeli.

Czym powinien charakteryzować się model specjalnie do lotów na zbocze? Najważniejszą rzeczą, co specjalnie należy pamiętać, jest zastosowanie wszystkich możliwych sposobów uzyskania doskonałej stateczności kierunkowej. Ma to następujące, proste uzasadnienie: jeśli model będzie wrażliwy na zmianę kierunku, to przy lada podmuchu bocznym ulegnie obrotowi, a potem ze zdwojoną szybkością podąży do zbocza, kończąc lot rozbiciem. Model na zboczu musi „chodzić", to znaczy, że może być przesuwany z jednej linii lotu na nową, ale nie wolno mu zmienić kierunku. Wszystkie więc sposoby uzyskania stateczności kierunkowej muszą znaleźć zastosowanie w modelach zboczowych. Są to: płaski kadłub, dobrze wyliczony statecznik pionowy, podwójne V skrzydła, wzgl. t. zw. „uszy", doskonała równowaga ciężarów, doskonała symetria płaszczyzn i sił aerodynamicznych.

Drugą charakterystyczną cechą modelu na zbocze jest doskonałe wyważenie w zależności od szybkości wiatru. Ogromnie ułatwiającą rzeczą będzie umiejętność wyliczenia obciążenia G S dla danego modelu przy różnych szybkościach. Pozwoli to od razu po pomiarze szybkości wiatru odpowiednio obciążyć model.

Z powyższych rozważań widzimy jasno, że bardzo ważnym czynnikiem w budowie modeli jest płaski kąt szybowania. Doskonałość modelu zależna jest ściśle od doboru profili. Aby uzyskać dużą doskonałość modelu, trzeba zmniejszyć do minimum wszystkie opory szkodliwe. Doskonałość 1 : 16 jest maksymalną jaką można uzyskać w normalnie modelarskich cyfrach Re.

O ile w modelach zboczowych chodzi o uzyskanie maksymalnej stateczności kierunkowej i płaskiego kąta szybowania, to w modelach do lotów termicznych przeciwnie, chodzi o wprowadzenie modeli w lot o najbardziej zwartych kręgach. Kąt szybowania niekoniecznie musi być płaski, za to musimy starać się o uzyskanie małej szybkości opadania. Termika występuje w przyrodzie w postaci „baniek" czy „kominów", które mają pewną średnicę. Aby w tych warunkach uzyskać najlepszy wynik, musimy budować model o dużej zdolności krążenia, celem jak najdłuższego przebywania w termice. Jest to dość trudny problem do rozwiązania, bowiem modelem nastawionym na wirażе jest bardzo trudno wystartować na odpowiednią wysokość. Zewnętrznie modele termiczne charakteryzują się kadłubami opływowymi o niewielkiej płaszczyźnie bocznej, a nisko położonym środku ciężkości. Zalecany jest więc przegubowy układ skrzydeł z doskonałym przetworzeniem aerodynamicznym profilu aż do ujemnie działających końców skrzydeł, co daje dobrą stateczność na wirażu.

Poza tymi uwagami, należy przy konstruowaniu zapewnić modelowi stateczność podłużną, przez staranne wyliczenie zależności zespołu „skrzydło - statecznik poziomy". W pozostałych wymaganiach obowiązuje wielka skrupulatność i dokładność, co w ogóle do uzyskania pięknego lotu jest zawsze potrzebne.

Poczta lotnicza

Liceum i Gimnazjum w Wadowicach. Zapytujecie, czy potrzebne jest zezwolenie z Warszawy na urządzenie teoretycznego kursu szybowcowego w Waszym Gimnazjum. Wyjaśniamy: należy porozumieć się tylko z Oddziałem Lotnictwa Cywilnego na województwo krakowskie w sprawie przydzielenia wykładowców czy delegowania Komisji Egzaminacyjnej. Wysokość opłat za kurs, w zależności od ilości słuchaczy wynosi 100 — maksimum 250 zł od osoby.

Ob. Kozłowski Andrzej — Kraków. Plan modelu redukcyjnego otrzymaliśmy, niestety, sposób wykonania nie kwalifikuje go do reprodukcji w SiM-ie. Prosimy o prace staranniejsze.

„Kazek" — Łowicz. Wszelkie nagrody dla zwycięzców w zawodach modelarskich należy przysłać na adres wydziału modelarskiego Ligi Lotniczej — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49. Plan szybowca „Mucha" otrzymaliście już zapewne w międzyczasie.

Ob. Janecki Jerzy — Poznań. Ilość samolotów w pułkach lotniczych uzależniona jest od rodzaju maszyn (bombowce, myśliwskie, szturmowe). Danych tych jednak publikować nie można.

Ob. Puławski Ryszard — Zamość. W sprawie warunków przyjęcia proszę zwrócić się do Szkoły Szybowcowej — Jeżów (poczta Grunów, pow. Jelenia Góra).

Ob. Zienkiewicz Wiktor — J. W. 1236/z. Napiszcie raport do swojego dowódcy z prośbą o skierowanie na kursy radiotelegrafistów lotniczych.

Ob. Gołda Kazimierz — Kraków. Podanie należy skierować do R.K.U. w Krakowie. Redakcja Czasopism Lotniczych w tej sprawie nie decyduje.

Ob. Majewski Zbigniew — Szprotowa. Rocznik SiM-u wysłaliśmy. Znajdziecie tam odpowiedź na wszystkie interesujące Was pytania. Witamy Was, jako nowego prenumeratora!

Ob. Dominik R. — Radomsko. O wodnosamolotach napiszemy wkrótce. Zawody lotnicze miały się odbyć w Brnie w Czechosłowacji, zostały jednak odwołane. W radio było ostatnio słuchowisko lotnicze, wkrótce znów będzie. Lotnictwo polskie nie brało udziału w bitwie o Monte Cassino.

Ob. Hankiewciz M. — Radom. Potrzebna jest matura. Po ukończeniu 3-letniego gimnazjum mechanicznego możecie zostać mechanikiem lotniczym.

Ob. Jakubowski Mirosław — Poznań. Uwaga Wasza jest słuszna. Weźmiemy to pod uwagę w przyszłości. Na razie niestety. nie ma możliwości zaprenumerowania zagranicznych pism lotniczych.

Wanda B. — Radom. Nowelkę wydrukujemy w jednym z najbliższych numerów. Prosimy o nadesłanie reportażu lotniczego. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. Kołtuński Wojciech — Solec Kujawski. By latać na szybowcach, trzeba mieć ukończone 16 lat. Przyznajemy Wam prenumeratę ulgową.

Ob. Stróżewski Władysław — Krotoszyn. Dziękujemy za miły list. Rysunek niestety, nie nadaje się do druku. Warto jednak popracować.

Ob. Kunda Jerzy — Malbork. Duża matura, Kolego! Wymaganie to jest zresztą uzasadnione. Wykształcenie ogólne, to fundament, na którym musi się oprzeć wykształcenie specjalne. Grunt, to dobry fundament!

„Stali Czytelnicy — jedn. wojsk. 2178". Wysyłamy Wam nr. 11 SiM, w którym wydrukowany jest terminarz kursów szybowcowych. Kurs potrwa ok. 6 tyg., koszta 1 000 zł. Życzymy przyjemnego spędzenia urlopu.

Ob. Kuran Włodzimierz — Żyrardów. Samolot, przedstawiony w nr. 16 SiM na str. 183 powstał w fantazji rysownika. Może to nawet L.W.D.—99, o którym mowa w artykule. Największy dotychczas samolot, to Hercules (p. nr. 20 SiM z 1946 r.), który jednak dotychczas jeszcze nie latał. Największym samolotem, który przeszedł już wszystkie próby, jest Consolidated Vultee B—36 o rozpiętości ponad 70 m. Rekord długotrwałości lotu na szybowcu dwumiejscowym 50 godz. 26 min., na jednomiejscowym 36 godz. 35 min. Plan modelu szkolnego zamieścimy.

Ob. Bruna Zbigniew — Sopot. Na teoretycznych kursach szybowcowych nie ma ograniczenia wieku. Zwróćcie się w tej sprawie bezpośrednio do Aeroklubu Gdańskiego (Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Niedziałkowskiego 63). W sprawie pisma „Espaces" czyni się starania.

Ob. Łatka Franciszek — Warszawa. Adres F. Gadomskiego — Poznań, Wały Jany III 12.

„Podoficer". — Wątpimy, czy obecnie po zdemobilizowaniu uda się Wam wstąpić ponownie do szkoły lotniczej. Starania należy czynić przez R.K.U. O silniczkach odrzutowych do modeli napiszemy wkrótce.

Ob. Lewczuk — Maksim — Biała Podlaska. Pomysł Wasz jest zupełnie słuszny. We Francji robi się próby z tego rodzaju śmigłami, a raczej rotorami na śmigłowcach. Radzimy mimo wszystko przeprowadzić praktyczne doświadczenia.

Ob. Grzeszczuk Edmund — Gryfin. Lotniczej Szkoły Kadetów nie ma.

Ob. Zieliński Henryk — Łódź. Zwróćcie się do Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi, ul. Zagajnikowa 52.

Ob. Korba Jan — Orańsk. Zwróćcie się w tej sprawie do R.K.U. Radom.

Ob. Cylwik Jan — Krzyszyn. Radzimy zwrócić się do Ośrodka Szkolnego Szybownictwa w Szelmencie, (p-ta Suwałki). Życzymy przyjemnych wakacji!

„ŚDZI" Jurek — Wieliczka. Odpowiadamy kolejno na Wasze pytania: 1) Tak. Największe natężenie szkolenia przewidziane jest właśnie na miesiące wakacyjne. 2) Bez kursu teoretycznego ani rusz. Przypuszczamy, że w dwa miesiące zdążycie. 3) Ok. 1 500 zł. 4) Ośrodek szkolny szybownictwa w Bodzowie lub Libiążu Małym.

Ob. Wiśniewski Edmund — Warszawa. Warunki przyjęć do Podofic. Szkół Lotniczych podawaliśmy w nr 4 „SiM"-u. Teoretyczny kurs szybowcowy przeprowadza obecnie hufiec harcerski — Żolibórz.

„Jotka" — Warszawa. Samolot „Jetcastrian" jest wersją angielskiego „Lancastera". O samolotach „niesymetrycznych" napiszemy.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11 4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł

Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka", W-wa, Smolna 12. Z. 870 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-32812